



Lieutenant De LA FARGUE
Document musée de l'air n° MA 5041

Baptême de l'Air

N.D.L.R. : Voici un extrait des souvenirs inédits du Commandant Max de LA FARGUE, qui, lieutenant, créa et commanda l'« escadrille saharienne » à BISKRA en 1911, effectua le premier vol dans le Sud-Algérien le 17 février 1912, et exécuta le 22 mars 1912, avec le lieutenant REIMBERT, la première liaison BISKRA-TOUGGOURT.

Avant de réaliser ces exploits, il lui fallait apprendre à piloter ! Ce sont ses débuts d'aviateur qui sont ici contés, à une époque où tout élève-pilote devait d'abord obtenir le brevet de ballonnier « pour faire connaissance avec l'air ».

Au pas vif du méhari blanc qui me ramenait de Ouargla à Biskra, en cette fin d'automne 1910, mon cœur bondissait de joie en me répétant le message reçu à la popote de Ouargla — message du Ministre de la Guerre — disant :

« Lieutenant de LA FARGUE désigné comme élève-pilote ralliera la France par voies les plus rapides — Stop — Se présentera à Colonel HIRSCHAUER Cdt Sapeurs Aéroliers Grandes Ecuries à Versailles - Fin ».

Par voies les plus rapides, il en avait de bonnes le Ministre ! Je ne pouvais aller plus vite que 10km/h sur ce medjeb sinueux qui reliait Ouargla à Touggourt et j'avais beau presser du talon sur le cou de mon méhari hoggar en essayant même de le pincer avec l'orteil selon la méthode Chamba — rien n'y faisait et j'avais la sensation nouvelle pour un saharien de me traîner ; en vain avais-je pris l'allure du rezzou, c'est-à-dire un kilomètre au trot, un kilomètre au pas, trottinant à côté de ma monture, le paysage dans mon impatience me semblait immuable.

.....
Une bonne surprise m'attendait à Touggourt : le Commandant des Spahis de Biskra, probablement alerté par la dépêche du Ministre demandant que dans un temps record j'émerge à la civilisation, avait constitué tous les 25 km une série de relais de deux chevaux — dont un de selle pour moi — afin que je puisse franchir les 210 km qui séparaient Touggourt de Biskra dans la même journée.

.....
Par un petit matin froid de Décembre j'arrivais à Versailles au Commandement des Sapeurs Aéroliers installé dans les Grandes Ecuries qui s'étaient en demi-cercle face à la cour monumentale du château.

Au milieu des tenues sombres et austères des officiers et des hommes de troupe du Génie, ma veste rouge et mon képi bleu de saharien jetaient une note imprévue, presque discordante dans cette atmosphère de grisaille et vieilles pierres.

Introduit auprès du grand chef — le Colonel HIRSCHAUER — beau soldat — air hautain — regard d'acier, celui-ci m'accueillit d'un air très grave :

« Je viens de recevoir, avant que vous n'entriez dans mon bureau, la nouvelle qu'un de vos camarades de cavalerie, CAUMONT LA FORCE, s'est tué à l'atterrissage sur Blériot : après PRINCETEAU, CAUMONT LA FORCE... C'est un coup très dur » et il essayait de dissimuler son émotion.

« Comme cavalier, je vous destinais un monoplan Blériot à l'Ecole de Buc. Mais décidément ces monoplans sont des chevaux de pur sang, trop difficiles à manier dans un atterrissage de campagne.



... le « regard d'acier » du Colonel HIRSCHAUER
Document Musée de l'Air n° MA 5042

J'ai lu l'étude que vous avez faite sur la future Aviation saharienne : vous décrivez ces terrains désertiques comme souvent cahotiques. Il faut donc s'orienter vers les aéroplanes biplans, à grandes voilures, faciles à se poser au sol... Le biplan me semble préférable à ces monoplans trop sensibles.

J'ai donc décidé qu'au lieu de rejoindre Buc, vous irez à Mourmelon vous entraîner sur un biplan de votre choix : Farman, Sommer, Voisin, Breguet.

Mais avant, vous passerez votre brevet de ballonnier. C'est indispensable pour faire connaissance avec l'air. Vous serez affecté à la 1^{re} Compagnie du Capitaine NEANT ».

Les sapeurs aéroliers avaient, dans le Parc de Versailles, caché leur inélégante industrie derrière le rideau d'arbres de la Ménagerie, sur un bras du canal faisant face au Petit Trianon.

Et vraiment — sauf pour l'initié — personne ne pouvait supposer que derrière cette belle ordonnance de hautes futaies, derrière ces bosquets bien taillés, se trouvaient un réservoir à hydrogène, des baraquements et une petite aire de départ pour ballons.

Dans ce matin froid de Décembre, les officiers futurs pilotes d'avion étaient rassemblés en cercle autour de la nacelle du ballon que le Capitaine NEANT allait piloter; mais sous le ciel bas et sombre — malgré l'hydrogène insufflé à haute pression, le ballon pendait flasque, alourdi par l'humidité. Et le Capitaine NEANT, inquiet, considérant son ballon, cherchait dans le cercle des élèves le poids plume qu'il pourrait bien emporter comme passager.

Son choix fut vite fait : attiré par le rouge de ma tunique et probablement par mon aspect un peu levretté de saharien déjà cuit par le soleil, s'adressant à moi, il me dit :

« Lieutenant, embarquez ».

Je sortis du rang et ravi j'enjambais en tenue de cheval la nacelle.

Je regardais avec un grand intérêt mon futur domaine d'un mètre carré sur 80 cm de haut, les instruments pendus aux cordes et surtout des cordelettes rouges et blanches qui montaient vers la masse du ballon.

Le Capitaine NEANT interrompit ma contemplation et me fit un exposé rapide :

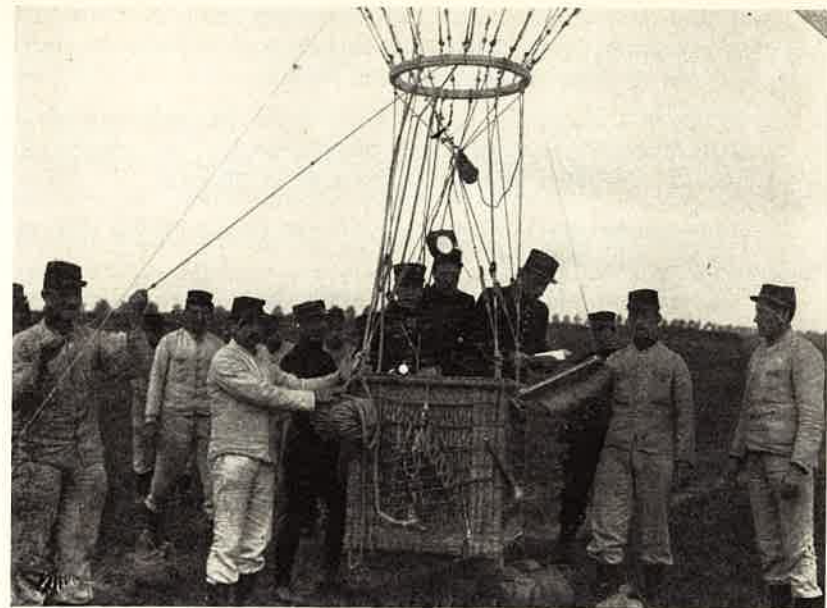
« Ici, c'est le serpent-lest — un cordage de 25 kg, qui en se déjaugeant sur le sol permet au ballon de remonter de 40 à 50 m au moment de l'atterrissage.

Là, c'est la boîte à sel, je vous en expliquerai le maniement là-haut dans l'atmosphère. Enfin, ces deux cordes : la blanche que sur mon ordre vous pouvez tirer, c'est la corde de soupape du ballon. Quant à la rouge, n'y touchez sous aucun prétexte. Moi seul, maître du ballon peut décider de son emploi : c'est la corde de déchirure... en cas de péril, je déchire le ballon de haut en bas. L'écrasement à l'atterrissage est compensé par le sac de lest de 50 kg que vous auriez à balancer... Compris ? Bien — Alors lâchez-tout ».

Et le ballon s'éleva lentement.

Penché sur le bord de la nacelle, je regardais avidement le paysage nouveau qui s'étendait au-dessous : le merveilleux dessin du jardin de Le Notre, semblable vu de haut à une estampe du 17^e siècle — le grand canal — les Bosquets de Latone — les cabinets de verdure — les différents labyrinthes de buis, le bassin aux tritons — l'Orangerie — et enfin, et surtout, la surprise imprévue du Château vu par en haut, avec l'ordonnance de ses toits couverts de plomb vert-de-gris sertis de bandes de cuivre.

Mais déjà le château était loin. Le vent soufflait en tempête, dans lequel nous étions emportés sans ressentir le moindre souffle d'air (Mobilis in Mobile), selon la devise des ballonniers, et nous avait amenés sur la pelouse de Longchamp; on voyait les pistes, les tribunes, puis la masse



Départ d'un ballon libre militaire
Document Musée de l'Air n° 5043

sombre du Bois de Boulogne... et tout à coup, très bas sur l'horizon, l'Arc de Triomphe blanchâtre qui pointait de la brume qui recouvrait Paris.

Absorbé par la vision du sol, ignorant tout du danger d'un ballon mal gonflé sous un ciel bas, je fus sorti de ma contemplation par une interjection impérative du Capitaine NEANT :

« Lieutenant (et il me tendait une bouteille) — Pissez, et vite, c'est urgent ».

Je restais un peu abruti.

« Lest physiologique, ajouta-t-il, j'en ai besoin pour franchir Paris ». Je m'exécutais sans demander d'autres explications et, ayant mêlé son lest au mien, le Capitaine NEANT, gravement, à petits coups, comme à regret, versait le précieux liquide au-dessus de l'Étoile. Cependant le ballon à chaque rasade remontait de 4 à 5 m; on le sentait bien à l'odeur du gaz dans lequel nous repassions en ascensionnant...

Et depuis je me suis demandé ce que les mânes des soldats de la Grande Armée ont dû penser en recevant ce baptême imprévu.

L'Arc de Triomphe franchi, le ballon s'engagea rapidement sur l'avenue de Wagram. Déjà les bruits de la ville nous arrivaient : conversations — cris — aboiements — trompes d'auto...

Accoudé à la nacelle, je me repaissais du spectacle imprévu de la rue Lafayette, grouillant de monde, piétons nez en l'air, omnibus à chevaux arrêtés, charrettes à bras au travers de la chaussée.

Mais à nouveau la voix impérative du Capitaine NEANT me sortait de ma contemplation :

« Lieutenant, déchaussez-vous rapidement. Vous balancerez d'abord vos leggings, puis vos souliers. N'oubliez pas de mettre votre nom à chaque petit parachute; vous aurez des chances qu'on les rapporte... Mais attention, visez de préférence les cours ou les jardins — Evitez la rue ».

Après la séance de la bouteille, rien ne m'étonnait dans ce ballon et pendant que je me déchaussais, je regardais un peu narquois les lourdes bottes et la veste de cuir du chef du ballon, en me disant que bientôt ce serait, j'espère, son tour.

La masse du Sacré-Cœur semblait courir devant nous, les coupoles émergeaient un peu de la brume. Un dernier balancement de tout ce que nous avions en réserve, sauf les bouteilles vides trop dangereuses à être lancées pour les terriens, et nous franchissions de justesse, à 50 m du haut, la basilique en direction de la Chapelle et du Bourget encore recouverts de brume.

Mais là, coup de théâtre : un rayon de soleil timide filtrant à travers les nuages avait atteint l'enveloppe du ballon, et celui-ci tout ragaillardisé par ce contact imprévu de l'astre se mettait à monter rapidement.

A l'altimètre, la voix joyeuse du Capitaine NEANT annonçait :
« 250 m, 300 m, 500 m ».

Puis brusquement, ce fut la libération des brumes de la terre. Une inondation de lumière, un soleil ardent frappant notre enveloppe et la brusque montée folle de notre ballon vers l'empyrée.

« 800 m, 1 000 m, 2 000 m, 2 500 m » annonçait NEANT triomphant.

« Et maintenant nous allons équilibrer ».

En répondant à mon interrogation muette, le Capitaine NEANT, débarrassé du danger de la terre, enchaîna plus loquace :

« Un bon ballonnier, Lieutenant, doit savoir faire marcher son ballon à la cuillère. Oui, vous voyez cette boîte de sel accrochée au bastingage, il y a dedans 5 kg de sable fin et une cuillère ».

Et majestueusement, soignant ses effets, NEANT prit délicatement une cuillère de sable fin et d'un geste olympien la balança par-dessus bord.

O, miracle, le ballon docile remonta de 3 ou 4 m, nous le constatons d'ailleurs à l'odeur en pénétrant dans la couche de gaz qui entoure par endosmose le ballon, malgré l'enveloppe théoriquement imperméable.

Le Capitaine ajouta :

« Nous sommes maintenant à 3 000 m. C'est la navigation idéale, sans soucis — on pourrait dormir jusqu'à demain ».

En effet, à cette altitude, la navigation était idéale, aucun froid, même sans chaussures, grâce à un soleil ardent, un soleil de haute montagne, et surtout pas un souffle d'air dans la tempête qui nous emportait.

Maintenant très détendu, le Capitaine NEANT sortait de ses silences sybillins :

« Voyez-vous Lieutenant, quand on survole Paris, il y a deux directions mauvaises : le Nord et l'Ouest; une moyenne : le Sud et une bonne l'Est...

A l'Ouest, c'est la Normandie et très vite la Manche et l'Atlantique. Il faut atterrir avant Rouen.

Au Nord, la Belgique, la Hollande et au bout la grande tasse qui vous guette avec la Mer du Nord.

A l'Est c'est idéal par un bon vent d'Ouest, tous les espaces s'ouvrent devant nous avec la grande plaine d'Europe jusqu'à la Pologne, jusqu'en Russie et même en Sibérie — si on a assez de gaz et un lest approprié... Mais vers l'Est, il y a un cheveu pour nous militaires : la traversée du Reich; si nous atterrissons en Allemagne, c'est 45 jours de forteresse — confiscation du ballon — et au retour de captivité : 60 jours d'arrêts de rigueur de la part du père HIRSCHAUER... c'est le tarif ».

« Mais mon Capitaine, comment savoir si nous sommes en Allemagne avec cette brume qui nous cache la terre ? »

« Il faut apprécier la distance par rapport à la vitesse du vent. Et puis il y a surtout avant la frontière des tas d'Ecoles à feu — entre Metz et Lunéville — et l'on entend très bien le canon dans ce silence de l'éther ». Penché sur la nacelle d'osier, je regardais la nappe floconneuse et blanche sur laquelle en ombre chinoise, le ballon courait, courait très vite. Et soudain, un bruit sourd — pas de doute — le bruit du canon. NEANT écoute à son tour :

« Ce doit être le canon de Frouard avant la frontière. Pas de temps à perdre Lieutenant, commencez à soupaper, là sur la cordelette blanche — à petites saccades, toutes les 10 s ».

Docile, le ballon se mit à descendre, d'abord lentement, puis assez rapidement.

Ma consigne était de scruter le sol pour apercevoir à travers la brume un détail de la terre : routes, villages et surtout voies ferrées.

Enfin, vers 300 m, les premiers éléments de la terre émergeaient de la brume.

Mais, où étions-nous ? Tous les champs et vergers, qu'ils soient en Champagne, en Lorraine ou en Alsace, vus de là-haut, se ressemblent.

Et toujours les bruits de canon, de plus en plus intenses.

« Soupapez jusqu'à 150 m, puis balancer le serpent ».

Ce serpent, longue corde terminée par une grosse tête, était cocasse à voir opérer : d'abord traînant sur le sol, puis par l'effet du déjaugage, remontant de 3 ou 4 m, se balançant, puis tantôt s'enroulant autour d'un arbre, pour, après un temps d'arrêt, repartir à l'assaut, soit d'un toit, soit d'une cheminée. Toujours montant et descendant et imprimant à notre nacelle des bonds désordonnés.

Et je me souviens d'un brave paysan qui voyant le câble voulut s'accrocher à lui pour essayer de le retenir. Au porte-voix, on avait beau lui crier : « Lâchez tout, mais lâchez tout... ».

Plus on criait, plus il s'entêtait, jusqu'au moment où une remontée du serpent l'enleva, tel un pantin au bout d'une ficelle, pour ensuite le déposer au sol...

Mais soudain les rails luisants d'une voie ferrée sortirent de la brume et au loin les bâtiments d'une gare grandissaient. En me penchant à mi-corps, j'essayais de déchiffrer le nom sur le pignon latéral de la gare.

« Vous avez lu ? » — « Non, mais c'est sûrement écrit en Français, cela commençait par AT... ».

« AT s'écria NEANT, c'est Athis-sur-Marne... Alors nous sommes au-dessus de la Champagne et le canon c'est celui du Camp de Châlons. Tout va bien, il faut atterrir ».

Déjà on voyait apparaître les sinuosités de la Marne qui serpentait dans la campagne.

« Attention, exécutez exactement mes ordres, nous allons atterrir. Posez le sac de sable de 50 kg sur le bastingage et à mon cri Stop, vous le balancerez immédiatement. Et surtout vous vous accrocherez, en tenant les jambes en l'air, aux cordages supérieurs. Si la nacelle s'écrase, vous éviterez d'avoir les jambes brisées. Quant à moi, je déchire le ballon en même temps que vous balancez le sac. Compris ? » Je fis signe que j'étais prêt.

« Balancez le sac, levez les jambes ».

Et immédiatement un choc assez brutal, dans une grande gerbe d'eau. Nous étions tombés dans la Marne.

Déjà tous les riverains attirés par le spectacle de ce ballon en difficultés qui cherchait à atterrir depuis quelques minutes, s'étaient précipités dans l'eau pour nous sortir de notre prison d'osier qui flottait avec le grand corps dégonflé de notre ballon. Mais quand je vis le capitaine obligé de quitter ses belles bottes, je savourais ma revanche de la rue Lafayette.

Nous étions tombés, sans le faire exprès (quoique j'avais toujours soupçonné les aéroliers de rechercher les bons coins) juste en face des Caves Pommery.

Le directeur, accouru, mit tout son personnel à notre disposition et nous indiquions aux vigneronns la manière d'étendre le ballon sur la berge, puis une fois à plat, de le rouler doucement afin que tout le gaz soit expulsé de la précieuse enveloppe de soie.

Filles et garçons s'employèrent joyeusement à faire le roulage comme des apprentis aéroliers et je me souviens d'une fille trop ardente qui, s'étant approchée de l'endroit de la déchirure, avala une lampée de gaz et tomba les quatre fers en l'air dans les « pommes ».

Enfin, bien replié, notre ballon fut enfourné dans la nacelle et recouvert d'une bâche sur laquelle il y avait — toute prête — l'adresse : Centre Aéronautique de Chalais-Meudon (Seine). Je compris alors pourquoi parmi les multiples bagages de la nacelle, il y avait un lourd indicateur de chemins de fer, que le Capitaine, malgré tous mes essais de l'envoyer par-dessus bord, avait conservé contre vents et marées...

Ce que fut la réception — inutile de la décrire — c'était paraît-il le moment de la soupe des vendanges...

Je me souviens vaguement d'une visite dans les immenses caves, des bouteilles aux millésimes impressionnants alignées sur les rayons.

Puis ce fut le repas — un repas à n'en plus finir — et enfin, notre arrivée à la Gare de l'Est (moi en tunique rouge et pantoufles...).

Comment y sommes-nous arrivés ?

Je ne le saurai jamais.